Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7161

15. 05. 90

Sachgebiet 612

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schäfer (Offenburg), Lennartz, Schütz, Adler, Bachmaier, Bernrath, Blunck, Dr. von Bülow, Conradi, Fischer (Homburg), Dr. Hartenstein, Dr. Hauchler, Ibrügger, Kastner, Kiehm, Kretkowski, Dr. Kübler, Menzel, Müller (Düsseldorf), Opel, Reimann, Reuter, Dr. Schöfberger, Stahl (Kempen), Tietjen, Waltemathe, Weiermann, Dr. Wernitz, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Emissionsbezogene Kfz-Steuer

In seiner Regierungserklärung vom 27. April 1989 hat Bundeskanzler Dr. Kohl angekündigt, daß die Bundesregierung „die Kfz-Steuer künftig nicht nach dem Hubraum, sondern nach dem Schadstoff-Ausstoß festlegen" wolle. Seitdem haben sich entsprechende Ankündigungen insbesondere aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wiederholt, ohne daß jedoch der Öffentlichkeit Klarheit über das Konzept der Bundesregierung vermittelt wurde.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Wird die Bundesregierung den bereits mehrfach angekündigten Gesetzentwurf zur Umstellung der Kfz-Steuer auf eine emissionsabhängige Besteuerung noch in dieser Legislaturperiode vorlegen?
2. Soll die emissionsbezogene Umstellung der Kfz-Steuer nur in nationalem Rahmen stattfinden oder nur im EG-Zusammenhang durchgesetzt werden?
3. Ab welchem Zeitpunkt soll diese Kfz-Steuerumstellung in Kraft treten?
4. Welche Schadstoffe sollen mit welchem Belastungsfaktor in der Steuerfestsetzung berücksichtigt werden?
5. Parlamentarischer Staatssekretär Grüner hat angekündigt, auch künftig soll bei Pkw und Krafträdern nach verschiedenen Leistungsklassen bzw. bei Lkw nach verschiedenen Gewichtsklassen differenziert werden.
   a) Nach wie vielen und welchen dieser Gewichts- bzw. Leistungsklassen soll künftig unterschieden werden?
   b) Nach wie vielen und welchen verschiedenen Emissionsstufen soll künftig der Schadstoffwert bzw. der Lärmwert steuerlich unterschieden werden?

Nach wie vielen Verbrauchswerten soll unterschieden werden?

c) Wie viele verschiedene Steuersätze wird es in Relation zu den Leistungs- bzw. Gewichtsklassen geben, und welche Höhe werden diese haben?

6. Um welchen Betrag wird bei den verschiedenen Gewichts- und Leistungsklassen die Steuer zwischen schlechtestem und bestem Emissionsverhalten gespreizt werden?

7. In welcher Weise werden die bisher bekannten Zulassungsvoraussetzungen nach Anlagen XXIII, XXIV, XXV bzw. neue einheitliche EG-Abgasgrenzwerte in die Steuerfindung eingehen?

8. Sollen zur Ermittlung der Kfz-Abgaswerte

   a) die Neu-Werte der Typzulassung zur Basis genommen werden oder

   b) sollen sich die Steuerfestsetzungen auf die realen Emissionen im Straßenverkehr beziehen?

   Falls b) zutrifft: Wie will die Bundesregierung diese Werte ermitteln?

9. Wird die Bundesregierung bei der Berücksichtigung des Kfz-Verbrauchs an die gegenwärtige Bestimmung für Ermittlung der Verbrauchswerte anknüpfen oder wird sie Grenzwerte festlegen, die den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch eines Kfz im realen Fahrverhalten abbilden?

   Wie sollen die neuen Kraftstoffverbrauchswerte künftig ermittelt werden?

10. Wird die Kfz-Steuerbelastung durch die emissionsbezogene Umstellung insgesamt steigen?

    Wenn nein, wie wird steuerlich der Tatsache Rechnung getragen werden, daß voraussichtlich mit Verbreitung umweltschonenderer Kraftfahrzeuge das Steueraufkommen sinkt?

11. Mit welchen Verbrauchsminderungen bei gegebener Pkw- bzw. Lkw-Gewichts- und -Leistungsklasse rechnet die Bundesregierung in welchem Zeitraum aufgrund der neu geplanten Kfz-Steuer?

12. Hält die Bundesregierung die von ihr vorgeschlagene emissionsorientierte Kfz-Steuer für ein geeignetes Mittel, Pkw- und Lkw-Fahrer zum Wenig-Fahren und damit zum Kraftstoffsparen zu motivieren?

    Welche anderen steuerlichen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Kfz-Fahrer zum Wenig-Fahren zu motivieren?

13. Gegenwärtig nimmt die Kfz-Steuerbelastung mit steigendem Hubraum zu. Trotz dieser steigenden Kfz-Steuerbelastung hält in der Bundesrepublik Deutschland der Trend zum größeren Pkw an. Auf welche empirischen Befunde stützt die Bundesregierung ihre Annahme, die von ihr geplante Differenzierung bei der Kfz-Steuer könnte für den Kfz-Kauf kaufentscheidend sein?

14. Plant die Bundesregierung in der Zwischenzeit neben dem Kriterium „Schadstoff-Ausstoß" auch andere Kriterien (z. B. den Verkehrsflächenverbrauch) für die Festsetzung der Kfz-Steuer heranzuziehen?

    Wenn ja, welche Kriterien sind dies, und wie sollen sie in die Kfz-Steuer-Festsetzung einfließen?

Bonn, den 16. Mai 1990

Schäfer (Offenburg)
Lennartz
Schütz
Adler
Bachmaier
Bernrath
Blunck
Dr. von Bülow
Conradi
Fischer (Homburg)
Dr. Hartenstein
Dr. Hauchler
Ibrügger
Kastner
Kiehm
Kretkowski
Dr. Kübler
Menzel
Müller (Düsseldorf)
Opel
Reimann
Reuter
Dr. Schöfberger
Stahl (Kempen)
Tietjen
Waltemathe
Weiermann
Dr. Wernitz
Dr. Vogel und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333